

De Automated and Electric Vehicles Act

Een Britse oplossing voor aansprakelijkheidsvraagstukken rondom autonome(re) auto's

Roeland de Bruin¹

In 2018 is in Groot-Brittannië de Automated and Electric Vehicles Act (AEVA) aangenomen.² Deze wet verkreeg koninklijke instemming ('Royal Assent') op 19 juli 2018, en treedt in werking op een nader door het Department for Business, Energy and Industrial Strategy vast te stellen moment. De AEVA bepaalt onder meer dat zelfrijdende voertuigen een speciale verzekering dienen te hebben, en creëert een risicoaansprakelijkheid voor de verzekeraar of de voertuigeigenaar.³ Bij een ongeluk kan de verzekeraar aangesproken worden door degenen die schade hebben geleden. Als een zelfrijdend voertuig niet verzekerd is, zal de eigenaar van het voertuig de veroorzaakte schade moeten vergoeden. Ook in Nederland spelen vragen naar aansprakelijkheid bij autonoom rijdende voertuigen. In dit artikel wordt gezien in hoeverre het regime dat door de AEVA wordt geïntroduceerd, ook buiten Groot-Brittannië mogelijke problemen rond aansprakelijkheid bij schade veroorzaakt door zelfrijdende voertuigen kan helpen oplossen. Om die vraag te beantwoorden worden eerst enkele algemene punten uiteengezet met betrekking tot aansprakelijkheid voor zelfrijdende auto's die schade veroorzaken. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van een casus met betrekking tot productaansprakelijkheid voor een defect zelfrijdend voertuig die zich zou kunnen voordoen in de nabije toekomst. Daarna wordt de AEVA in nader detail belicht, om tot slot te beschouwen of het regime van de AEVA ook bruikbaar kan zijn buiten Groot-Brittannië.

1. Introductie

De ontwikkeling en introductie van zelfrijdende voertuigen op de openbare weg is in gang gezet, en heeft inmiddels de volle aandacht van onder andere academici⁴ en wetgevers.⁵ Een veelbesproken onderwerp is aansprakelijkheid voor 'autonome beslissingen' die door een voertuig worden genomen zonder dat daar een menselijke instructie aan vooraf ging. De voorspelling is dat er op enig moment auto's beschikbaar komen die van A naar B rijden zonder onderweg ingrepen van een inzittende te vergen.⁶ In aanloop naar dat moment zullen weliswaar steeds meer taken van de menselijke bestuurder worden overgenomen door het voertuig zelf, maar blijft ingrijpen door een menselijke bestuurder noodzakelijk en mogelijk.⁷

Stadia van autonomie

De Amerikaanse Society of Automotive Engineers onderscheidt 6 stadia van autonomie.⁸ Level 0 staat voor 'no driving automation'. Bij Level 1 is sprake van 'driver assistance' waarbij er enkele ondersteunende functies zijn voor de bestuurder zoals 'lane centering' of 'adaptive cruise control', die overigens steeds verwacht wordt de rijtaak uit te voeren. Bij Level 2 'partial driving automation' vindt meer ondersteuning van de bestuurder plaats, doordat bijvoorbeeld bepaalde ondersteunde processen gelijktijdig kunnen plaatsvinden, waarbij 'lane centering' bijvoorbeeld kan worden gecombineerd met 'adaptive cruise control'. De menselijke bestuurder

blijft ook hier de primaire bestuurder van het voertuig. Level 3, 'conditional driving automation' behelst grootschaliger automatisering, waarbij grote delen van de rijtaak kunnen worden overgelaten aan het zelfrijdende systeem dat zichzelf bijvoorbeeld kan besturen in de file, maar waarbij de bestuurder wel geacht wordt om op verzoek van het systeem de controle over te nemen. Bij Level 4 spreekt SAE van 'high driving automation', waarbij vrijwel de gehele rijtaak door het systeem kan worden uitgevoerd, zonder dat van een menselijke bestuurder enig ingrijpen wordt verwacht – behoudens in sommige uitzonderlijke omstandigheden. Tot slot is er Level 5: 'full automation', waarbij het systeem het voertuig onder alle omstandigheden kan besturen, zonder dat enig menselijk ingrijpen vereist is. Bij een Level 5 kunnen pedalen en stuurwiel uit het voertuig worden weggelaten.

Een van de beloftes van autonoom rijden, is dat het verkeer dankzij zelfrijdende auto's uiteindelijk veiliger wordt.⁹ Die belofte wordt vooral nog niet bewaarheid, zo blijkt uit een reeks van ongelukken met deels zelfrijdende auto's in binnen- en buitenland.¹⁰ De voor de hand liggende vraag is dan wie aangesproken kan worden door slachtoffers van schade die het gevolg is van ongelukken waarbij een AV in het spel was.

Auteur

1. Mr. Roeland W. de Bruin LL.M. is als universitair docent verbonden aan het Centrum voor Intellectueel Eigendomsrecht en het Molengraaff Instituut voor Privaatrecht van de Universiteit Utrecht, en advocaat op het snijvlak van technologie en recht bij KienhuisHoving N.V. Dank is verschuldigd aan prof. dr. Ivo Giesen en dr. Elbert de Jong voor hun waardevolle commentaren en adviezen bij de opzet van dit artikel.

Noten

2. De regeling uit de AEVA die wordt besproken in dit artikel, is van toepassing in Engeland, Wales en Schotland. Zie Automated and Electric Vehicles Bill Explanatory Notes van de House of Lords, te downloaden via <https://services.parliament.uk/Bills/2017-19/automatedandelectricvehicles/documents.html> (laatst geraadpleegd op 11 maart 2020), hierna: Explanatory Notes, p. 13.
3. Als er een uitzondering op de wettelijke verzekeringsplicht bestaat in de zin van art. 144 lid 2 van de Road Traffic Act 198, wat bijvoorbeeld het geval is voor voertuigen van lokale autoriteiten, politie, een gezondheidsautoriteit en de NHS trust, is niet de verzekeraar, maar de eigenaar aansprakelijk.
4. E. Tjong Tjin Tai & S. Boesten, 'Aansprakelijkheid, zelfrijdende auto's en andere zelfbesturende objecten', *NJB* 2016/496,

af. 10, p. 656-664; E.F.D. Engelhard & R.W. de Bruin, *Liability for Damage Caused by Autonomous Vehicles*, Den Haag: Eleven International Publishing 2018 (Engelhard & De Bruin 2018); R.W. de Bruin, 'Autonomous Intelligent Cars on the European Intersection of Liability and Privacy', *European Journal of Risk Regulation* 2016, p. 485-501; N.E. Vellinga, 'De civielrechtelijke aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door een autonome auto', *Verkeersrecht* 2014, p. 151 e.v.; en K.A.P.C. van Wees, 'Aansprakelijkheidsaspecten van (deels) zelfrijdende auto's', *Aansprakelijkheid, Verzekering & Schade*, 2015, vol. 28, p. 170-180.

5. Zie bijv. het EP-rapport (2015/2103(INL)) 'Civil Law Rules on Robotics', A8-0005/2017 d.d. 25 januari 2017; het EC/TNO-Rapport 'Digital Single Market Study on Safety of non-embedded software; Service, data access, and legal issues of advanced robots, autonomous, connected, and AI-based vehicles and systems', SMART 2016/0071; het rapport voor de EC van de Expert Group on Liability and New Technologies Formation 'Liability for Artificial Intelligence and Other Emerging Digital technologies'. Een Nederlands voorbeeld is te vinden in de Experimenteerwet zelfrijdende auto's die in 2018 is aangenomen. Ook in Duitsland is door de Bundestag aanbevolen om het Strassenverkehrsgesetz aan te passen om autonoom rijden mogelijk

De belofte dat het verkeer dankzij zelfrijdende auto's uiteindelijk veiliger wordt, wordt vooral nog niet bewaarheid, zo blijkt uit een reeks van ongelukken met deels zelfrijdende auto's

Het beantwoorden van die vraag is niet altijd eenvoudig. Dat heeft twee hoofdredenen. Ten eerste: de meeste aansprakelijkheidsregimes die van toepassing kunnen zijn in het geval van een ongeluk met zelfrijdende auto's, vereisen dat wordt vastgesteld wat de precieze oorzaak was die aan het ongeluk ten grondslag lag, en wie daarvoor verantwoordelijk te houden is.¹¹ Zo kan het nodig zijn dat wordt vastgesteld waar een fout werd gemaakt en aan wie die toerekenbaar is, of dat sprake was van een gebrek in een product dat toerekenbaar is aan de producent. Dit brengt mee dat de bron van de schadeveroorzakende gebeurtenis in veel gevallen zo nauwkeurig mogelijk moet worden onderzocht. Dat is ingewikkeld als het betreffende

te maken (Drucksache 18/11776), beschikbaar via <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/117/1811776.pdf> (laatst geraadpleegd op 11 maart 2020).

6. Door sommigen wordt overigens gesteld dat het nog tientallen jaren kan duren voordat er volledig autonoom gereden kan worden. Zie bijv. D. Gesner, 'Experts say we're decades away from fully autonomous cars, here's why', *BusinessInsider.nl* 29 augustus 2019, via www.businessinsider.nl/self-driving-cars-fully-autonomous-vehicles-future-prediction-timeline-2019-8?international=true&r=US (laatst geraadpleegd op 11 maart 2020). Ook de rijksoverheid vraagt zich af of er ooit volledig zelfrijdende auto's te koop zullen zijn: www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/vraag-en-antwoord/zelfrijdende-auto-op-openbare-weg (laatst geraadpleegd op 11 maart 2020).
7. Zie SAE J 3016-2018, 'Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles', toegankelijk via <https://webstore.ansi.org/Standards/SAE/SAE30162018?source=blog> (laatst geraadpleegd op 11 maart 2020).
8. De SAE-indeling is inmiddels door het standaardisatie-instituut ANSI overgenomen (Dat blijkt onder meer uit B. Kelechava, 'SAE Levels of Driving Automation', 12 september 2018, <https://blog.ansi.org/2018/09/sae-levels-driving-automation-j-3016-2018/#gref>, laatst geraadpleegd op 11 maart 2020).

org/2018/09/sae-levels-driving-automation-j-3016-2018/#gref, laatst geraadpleegd op 11 maart 2020).

9. Zie bijv. J.M. Anderson et al., 'Chapter two: The Promise and Perils of Autonomous Vehicle Technology', in J.M. Anderson et al., *Autonomous Vehicle Technology: A Guide for Policymakers*, Rand Corporation 2014, p. 9-40, online verkrijgbaar via www.jstor.org/stable/10.7249/j.ctt5hhwgz.9 (laatst geraadpleegd op 11 maart 2020).
10. Zie voor een luguber overzicht: J. Horlings, 'Zelfrijdende auto's – Zijn wij de laatste generatie bestuurders?', *Tweakers.net* 9 februari 2019, via <https://tweakers.net/reviews/6669/7/zelfrijdende-autos-zijn-wij-de-laatste-generatie-bestuurders-incidenten-en-ongelukken.html> (laatst geraadpleegd op 11 maart 2020).
11. Claims ingevolge productaansprakelijkheid (verderop in deze bijdrage nader uitgewerkt), 'gewone' onrechtmatige daad en zelfs ingevolge een regime dat goeddeels is aan te merken als een risicoaansprakelijkheidsstelsel zoals geïncorporeerd in art. 185 Wegenverkeerswet, brengen mee dat in bepaalde situaties (ter zake van bijvoorbeeld het vaststellen van de omvang van de schadevergoeding bij ongelukken tussen een gemotoriseerde en een niet-gemotoriseerde die ouder is dan veertien jaar, waarbij eigen schuld een rol kan spelen) een gedetailleerde foutanalyse plaats moet vinden.



Paardenkrachten © Shutterstock

voertuig autonome technologie 'onder de motorkap' heeft: het vaststellen van de schadeveroorzakende gebeurtenis vereist dan diepgravende specialistische kennis van onder meer gegevens die (zouden kunnen) zijn opgeslagen in het betrokken voertuig. Het tweede probleem ligt in het verlengde van het eerste. Autonomie brengt meestal mee dat sprake is van zelflerend vermogen, en het vermogen om op basis van 'eigen' kennis, zelf beslissingen te nemen. Autonome voertuigtechnologie kan bijvoorbeeld van de eerder opgedane ervaringen leren, en aan de hand daarvan de eigen algoritmes aanpassen. Het gevolg daarvan is dat in sommige gevallen de foutbron toe te schrijven is aan wat men voortschrijdend inzicht van het systeem zelf kan noemen. Als gevolg daarvan wordt het, naarmate er meer geleerd wordt door het systeem, lastiger om een foutbron buiten het autonome voertuig zelf te benoemen. Ook is de vraag bij wie de verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid liggen in geval van 'fouten' bij dit leren. Hierna licht ik eerst toe waar ingevolge de huidige productaansprakelijkheidsregels mogelijke knelpunten liggen voor slachtoffers om schade ten gevolge van AV-ongelukken te verhalen op producenten. Vervolgens schets ik de oplossingsrichting die door de Britse wetgever is gekozen bij wege van de AEVA. Tot slot beantwoord ik de vraag of een regime zoals dat in Engeland is opgetuigd, ook elders kan worden toegepast om mogelijke problemen met het verhalen van schade door consumenten ten gevolge van AV-ongelukken te voorkomen.

2. Casus: productaansprakelijkheid voor een gebrekkig zelfrijdend voertuig

Toenemende autonomie in voertuigen impliceert dat het voor slachtoffers lastiger wordt om de schade te verhalen op bijvoorbeeld voertuigproducenten. Ik schets een casus ter illustratie:

- Een 'level 3' zelfrijdende auto (zie par. 1) crasht tegen een ander voertuig;
- De oorzaak is onduidelijk. Wellicht functioneerde een sensor niet correct nadat er een door het voertuig zelf geïnitieerde software-update heeft plaatsgevonden, waardoor de afstand tussen het voertuig zelf en andere objecten op de weg niet correct werd gemeten. Ook is het mogelijk dat het voertuig is gehackt, nu daags ná het ongeval bekend werd dat voertuigen van dit type een kwetsbaarheid bevatten in de beveiliging van de software, waardoor het in theorie mogelijk zou zijn dat derden toegang krijgen tot de besturingssoftware. Een heel andere oorzaak die bijvoorbeeld gelegen is in de weginfrastructuur kan ook niet worden uitgesloten.
- Het is onbekend of de auto de bestuurder (tijdig) instructie heeft gegeven om de besturing zelf weer over te nemen, en de bestuurder daardoor het ongeluk had kunnen voorkomen.
- Er is schade: zaakschade aan het voertuig zelf en een tweede voertuig waar het tegenaan is gebotst, en letselschade bij de inzittende van het gecrashte voertuig.

Grondig technisch onderzoek is nodig om het bewijs van een eventueel defect rond te krijgen. Hiervoor is toegang nodig tot data die in het voertuig zijn opgeslagen

De inzittende, een niet-professionele partij, wenst zijn schade te verhalen op de producent van de auto. Uit het Europese productaansprakelijkheidsregime, in Nederland geïmplementeerd in artikel 6:185 e.v. BW,¹² volgt dat het slachtoffer zijn schade dient te bewijzen, dat er sprake was van een gebrek in het voertuig en dat er een oorzakelijk verband is tussen het gebrek en de schade.¹³ Concreet betekent dit dat de inzittende (naast de schade) moet aantonen dat het voertuig niet de veiligheid bood die men daarvan mocht verwachten, gelet op alle omstandigheden van het geval,¹⁴ en dat de schade niet zou zijn ontstaan zonder het gebrek in het voertuig.¹⁵ Dat kan op meerdere vlakken tot problemen leiden voor de gelaedeerde; in ieder geval is grondig technisch onderzoek nodig om het bewijs van een eventueel defect rond te krijgen. Hiervoor is toegang nodig tot data die in het voertuig zijn opgeslagen – als er al sprake is van beschikbaarheid en interpretatiemogelijkheid van dergelijke gegevens voor het slachtoffer.¹⁶

Een ander probleem is het kunnen leveren van het bewijs van causaliteit, nu, als er al bewijs kan worden geleverd van een gebrekkig product, het niet eenvoudig zal zijn om aan te tonen dat de schade niet zou zijn ontstaan zonder het betreffende gebrek, ook indachtig de diverse andere mogelijke oorzaken die zouden kunnen hebben bijgedragen aan het ontstaan van de schade. De producent kan zich in dat geval ook verweren door te stellen dat er sprake was van eigen schuld van het slachtoffer vanwege het mogelijk negeren van de instructie van de auto waardoor in feite kon worden voorkomen dat een sensorfout fataal werd – mits die instructie tijdig zou zijn gegeven.¹⁷ Dat is voor hem gemakkelijker dan voor een

slachtoffer, nu hij directe toegang heeft tot de voertuiggegevens en de interpretatiemogelijkheden daarvan.

Gesteld dat de gelaedeerde kan aantonen dat het voertuig gebrekkig was en er een causale relatie bestaat tussen gebrek en schade, is er een tweetal andere middelen dat in de geschetste casus wellicht nog probater is voor de producent om zich te verweren tegen een aansprakelijkheidsclaim. Allereerst kan hij stellen dat 'het, gelet op de omstandigheden, aannemelijk is dat het gebrek [...] niet bestond op het moment waarop hij het product in het verkeer heeft gebracht',¹⁸ op grond waarvan hij zich kan bevrijden van aansprakelijkheid. Het kan strikt genomen zo zijn dat een in de casus genoemd mogelijk gebrek in de software – ten aanzien van a) de beveiliging van de software en/of b) het aansturen van de sensor, in combinatie met het haperen van de sensor zelf – niet bestond bij het in het verkeer brengen van de zelfrijdende auto. Men kan echter twisten over de vraag of technologie die 'zelflerend' is, een beroep op dit verweer mogelijk maakt. De *bron* van het zich later manifesterende gebrek bestond immers al bij het vermarkten van het voertuig, en het gebrek is dus inherent aan de aard het product.¹⁹

Ten tweede kan de producent zich verweren door te stellen en bewijzen dat 'het op grond van de stand van de wetenschappelijke en technische kennis waarop hij het product in het verkeer bracht, onmogelijk was het bestaan van het gebrek te ontdekken'.²⁰ Dat vereist overigens wel dat de producent kan aantonen dat hij zijn uiterste best heeft gedaan om de stand van de technische en wetenschappelijke kennis uit te pluizen, hij het meest geavanceerde kennisniveau tot het zijne heeft gemaakt, en dat het objectief gezien onmogelijk moet zijn geweest om het

12. Richtlijn 85/374/EEG, OJ L 210 (hierna: Richtlijn), in Nederland geïmplementeerd in Boek 6, Titel 2, Afdeling 3 BW en, voor zover in dit artikel van belang, in Engeland & Wales in Deel 1 van de Consumer Protection Act dd. 1 maart 1988 (hierna: CPA). Voor het hierna opgenomen voorbeeld verwijs ik naar de Europese regel, de Nederlandse implementatie en de Engelse implementatie. Voor een overzicht van de implementatieverschillen tussen verscheidene EU-lidstaten zie verwezen naar P. Machnikowski (red.), *European Product Liability – An Analysis of the State of the Art in the Era of New Technologies*, Cambridge: Intersentia 2016 (Machnikowski 2016).

13. Zie artikel 4 Richtlijn en 6:188 BW. In de CPA is dit niet expliciet opgenomen, maar vloeit dit voort uit rechtspraak. Zie K. Oliphant & V. Wilcox, 'England and Wales', in: Machnikowski 2016, p. 173-205 (Oliphant & Wilcox 2016), p. 196 – met aldaar verdere referenties.

14. Zie art. 6 Richtlijn en art. 6:186 BW, waarin wordt toegelicht dat daarbij onder andere a) de presentatie van het product; b) het redelijkerwijs te verwachten gebruik daarvan; en c) het tijdstip waarop het pro-

duct in het verkeer werd gebracht, in aanmerking dienen te worden genomen; en art. 3(2) CPA dat zelfs gedetailleerder is dan de Richtlijn voorschrijft.

15. Voor het vaststellen van causaliteit biedt de Richtlijn geen aanknopingspunten. Voor Nederland betekent dat toepasselijkheid van art. 6:188 jo. 6:162 BW, en art. 6:98 BW ter zake van de vraag in hoeverre de schade in redelijkheid kan worden gerelateerd aan het betreffende gebrek. Een dergelijk onderscheid (tussen 'factual causation' en 'legal causation') treft men ook in Engeland en Wales. Zie bijv. Oliphant & Wilcox 2016, p. 191-192; C. Van Dam, *European Tort Law*, Oxford: Oxford University Press 2013, (Van Dam 2013) p. 316 en S. Deakin, A. Johnston & B. Markesinis, *Markesinis and Deakin's Tort Law*, Oxford: Oxford University Press 2013 (Deakin, Johnston & Markesinis 2013), p. 622.

16. Hoewel er in Nederland bijvoorbeeld bewijsrechtelijke instrumenten voorhanden zijn om dergelijke informatie (zo die bestaat) te verkrijgen van de producent, denk onder andere aan art. 843a Rv (als de producent niet zelf al deze informatie dient over te leggen op basis van bijv. art. 21 Rv;

zie A.S. Rueb, *Stein/Rueb Burgerlijk procesrecht*, Deventer: Kluwer 2015, p. 183-184; M.J.A.M. Ashmann, *De weg naar het civiele vonnis*, Den Haag: Boom Juridische uitgeverij 2011, p. 46-48; en bijvoorbeeld I. Giesen, 'II. The Burden of Proof and other Procedural Devices in Tort Law', in: H. Koziol & B.C. Steininger (red.), *European Tort Law 2008*, Wenen: Springer Verlag 2009, p. 58-59) is niet gezegd dat die informatie daadwerkelijk bruikbaar is voor het slachtoffer zonder bepaalde kennis en interpretatiemogelijkheden die niet langs dergelijke wegen kunnen worden verkregen van de producent. Het kan zijn dat deze gegevens bijvoorbeeld zo gerangschikt of gecodeerd zijn, dat ze zonder kennis van de door de producent gehanteerde informatie-rangschikking, (de)codeermethode of andere sleutels onleesbaar zijn voor het slachtoffer.

17. Art. 8 lid 2 Richtlijn; 6 lid 4 CPA; en art. 6:186 lid 2 BW.

18. Art. 7 sub b Richtlijn; art. 6:186 lid 1 onder b BW; en art. 4 lid 1 onder d CPA.

19. Deze vraag, en ook de vraag in hoeverre er een verantwoordelijkheid bestaat voor de producent die na het in het verkeer

brengen van zijn zelflerende product nog controle kan uitoefenen over de werking daarvan, en wat daarvan de consequentie is in het licht van diens productaansprakelijkheid zal ongetwijfeld op enig moment worden voorgelegd aan de rechtspraak.

20. Art. 7 sub e Richtlijn; art. 6:186 lid 1 onder e BW. In de CPA is een andere versie van de 'development risks defence' opgenomen. Art. 4 lid 1 sub e CPA bepaalt (geparafraseerd) dat een producent niet aansprakelijk is als hij kan aantonen dat de stand van de wetenschappelijke en technische kennis *ter zake van producten met dezelfde beschrijving* ('description') als het onderhavige product, niet zodanig was, dat van hem verwacht kon worden dat hij het gebrek zou ontdekken. Hoewel de Engelse interpretatie aanzienlijk beperkter is dan de Richtlijn, heeft het HvJ EU geoordeeld dat deze wel met de Richtlijn in overeenstemming is: HvJ EG 29 mei 1997, C-300/95, ECLI:EU:C:1997:255 (*Europese Commissie/Verenigd Koninkrijk*). Zie ook Deakin, Johnston & Markesinis 2013, p. 620-621 en Oliphant & Wilcox 2016, p. 194-195.

Hoewel een beroep op het ontwikkelingsrisico-verweer niet vaak slaagt, is het voorstelbaar dat bij zelflerende technologie kan worden aangetoond dat het *de facto* onmogelijk is voor producenten om de door-ontwikkeling te voorspellen

gebrek te ontdekken.²¹ Hoewel een beroep op het ontwikkelingsrisico-verweer niet vaak slaagt,²² is het voorstelbaar dat bij zelflerende technologie kan worden aangetoond dat het *de facto* onmogelijk is voor producenten om de door-ontwikkeling te voorspellen, hetgeen wellicht een beroep op dit verweer kansrijker maakt.²³ Aan de andere kant kan men ook betogen dat een producent bedacht moet zijn op het ontstaan van fouten – ook als onzeker is welke fouten dat precies zullen zijn, juist vanwege de zelflerende capaciteiten van de producten.

3. Hoofdpijnen van de Automated and Electric Vehicles Act 2018

Het uitgangspunt van de AEVA is om de aansprakelijkheid te beleggen bij verzekeraars, of bij onverzekerde AV-eigenaren, zoals ik verderop uitwerk. De AEVA is blijkens de begeleidende 'House of Commons Briefing Paper'²⁴ bedoeld om te voorkomen dat slachtoffers van ongevallen met 'automated vehicles' hun schade op de producenten dienen te verhalen via de – hiervoor geïllustreerde – lastige route van een productaansprakelijkheidsclaim, overigens zonder die weg af te sluiten.²⁵ Naast het AEVA-regime blijft een beroep op het productaansprakelijkheidsregime dus mogelijk.²⁶ De gedachte van de wetgever is echter dat door het optuigen van deze regeling, er tijd en kosten kunnen worden bespaard door het slachtoffer die bijvoorbeeld wel zouden moeten worden gemaakt in een procedure om schade vergoed te krijgen van een producent.²⁷

Schade die het gevolg is van AV-ongelukken moeten, aldus de Britse regering, aan de slachtoffers vergoed worden via een verzekeringssysteem. Daarvoor is het 'oude' systeem niet toereikend. In dat oude systeem dienen bestuurders zich verplicht te verzekeren.²⁸ De verzekering kan worden aangesproken door derden die schade hebben geleden ten gevolge van een ongeval waarbij een voertuig betrokken was dat werd bestuurd door de verzekerde. De Britse regering voorzag problemen: omdat bij autonome voertuigen de bestuurder vaak het voertuig zelf is, en de menselijke 'berijder' op den duur zal verdwijnen, biedt het huidige regime geen soelaas meer.²⁹ Daarom is ervoor gekozen om een regime te creëren waarbij niet de *bestuurder* maar het *voertuig* verzekerd moet worden. Dit zijn de hoofdpijnen van het AEVA-aansprakelijkheidsregime:

Art. 2 lid 1 AEVA bepaalt dat:³⁰ indien a) een ongeeluk geheel of gedeeltelijk³¹ wordt veroorzaakt door een 'automated vehicle' (AV),³² op het moment dat het voertuig zichzelf bestuurde;³³ b) en het AV ten tijde van het ongeeluk verzekerd was; en c) iemand (al dan niet zelf verzekerd) schade lijdt als gevolg van dat ongeeluk, de *verzekeraar* aansprakelijk is voor de schade. Als echter het voertuig *niet* verzekerd was,³⁴ en ook de berijder niet, dient de *eigenaar* ingevolge artikel 2 lid 2 de schade te

vergoeden. De te vergoeden schade kan bestaan in letsel ('personal injury or death') en schade aan zaken van derden ('third-party property'), niet zijnde het voertuig zelf en de met het voertuig vervoerde goederen,³⁵ tot een maximum van £ 1.2 miljoen.³⁶ De aansprakelijkheid van hetzij de verzekeraar, hetzij de eigenaar staat echter als gesteld niet in de weg aan mogelijke claims jegens anderen, zoals de producent.

Artikel 3 bevat enkele verweermiddelen voor de aangesproken verzekeraar of AV-eigenaar: het bedrag van de te vergoeden schade kan worden verminderd indien en voor zover er eigen schuld ('contributory negligence') kan worden aangetoond.³⁷ Ook is een verzekeraar of AV-eigenaar in het geheel niet aansprakelijk jegens degene die het voertuig onder diens hoede had ('person in charge of the vehicle') indien het voertuig in 'zelfrijdende modus' was gezet door die persoon, terwijl dat niet passend ('appropriate') was.³⁸

Verzekeraars mogen in hun polisvoorwaarden opnemen dat het verboden is om aanpassingen aan de AV-software te (laten) doen.³⁹ Gebeurt dat desondanks toch, dan kan dat leiden tot vermindering of uitsluiting van de aansprakelijkheid van de verzekeraar jegens de verzekerde.⁴⁰ Ook het niet doorvoeren van veiligheidskritieke software-updates⁴¹ door de verzekerde kan tot gevolg hebben dat diens schade bij een AV-ongeluk niet vergoed hoeft te worden door de verzekeraar.⁴²

Artikel 5 AEVA regelt het regresrecht van de aangesproken verzekeraar of eigenaar jegens derden die aansprakelijk zouden zijn jegens het slachtoffer. Op het moment dat de aansprakelijkheid en de omvang van de schade zijn vastgesteld,⁴³ is 'elke andere persoon die aansprakelijk is jegens het slachtoffer ter zake van het ongeeluk, op gelijke wijze aansprakelijk jegens de verzekeraar of de AV-eigenaar'.⁴⁴ Op deze wijze kan een verzekeraar of AV-eigenaar de door hem betaalde bedragen verhalen op bijvoorbeeld de producent van een gebrekkig voertuig.⁴⁵

Kritieken die op de AEVA worden geleverd in de literatuur zien onder meer op het feit dat de producenten buiten schot blijven.⁴⁶ Jones suggereert bijvoorbeeld dat men ervoor had kunnen kiezen om producenten ervoor te laten zorgen dat de AV-software altijd van veiligheidskritische updates wordt voorzien.⁴⁷ Ook wordt de vraag gesteld in hoeverre semi-autonome voertuigen onder het toepassingsbereik vallen,⁴⁸ en wanneer er al dan niet sprake is van toepasselijkheid van de uitsluitingsgronden.⁴⁹

4. Toepassing van het systeem van de AEVA buiten Groot-Brittannië?

Het huidige productaansprakelijkheidsregime stelt slachtoffers van ongelukken met autonome voertuigen voor een aantal problemen:

- 1) Toenemende autonome maakt het lastiger om:
 - a. Gebrekkigheid; en
 - b. causaliteit tussen een gebrek en schade aan te tonen;
- 2) Aangesproken producenten zijn goed geëquipeerd om zich te verweren op grond van onder meer:
 - a. het ontwikkelingsrisico-verweer; en
 - b. het verweer dat het gebrek na het vermarkten zou zijn ontstaan, temeer daar producenten betere toegang hebben dan consumenten tot middelen om voertuig-data te interpreteren;
- 3) Daardoor zal het ingewikkeld zijn voor consument-slachtoffers om schade op grond van het Europese productaansprakelijkheidsregime vergoed te krijgen.

Dat laatste is in wezen het belangrijkste probleem, waarvoor mijns inziens een goede oplossingsrichting wordt geboden door het AEVA-regime. De 'bewijshobbels' die voor slachtoffers zijn opgeworpen onder het productaansprakelijkheidsregime zijn in de AEVA nagenoeg geslecht, omdat er geen gebreken of andere fouten van derden hoeven te worden aangetoond. Het enige dat wél zal moeten worden aangetoond, is dat het ongeluk waaruit schade is ontstaan, in ieder geval gedeeltelijk is veroorzaakt door

De 'bewijshobbels' die voor slachtoffers zijn opgeworpen onder het productaansprakelijkheidsregime zijn in de AEVA nagenoeg geslecht, omdat er geen gebreken of andere fouten van derden hoeven te worden aangetoond

een AV, terwijl die in autonome modus stond. Daarbij resteert dus wel enige bewijslast voor het slachtoffer, maar die is van aanzienlijk geringere omvang dan hetgeen voortvloeit uit de Richtlijn.

Men had ervoor kunnen kiezen om geen causaliteitsvereiste te stellen. Een mogelijk nadeel daarvan is echter dat zo'n automatische aanname van aansprakelijkheid zou kunnen leiden tot een overschot aan (ook onterechte)

21. Zie bijv. HvJ EG 29 mei 1997, C-300/95, ECR 1997, I-02649 (*Europese Commissie/Verenigd Koninkrijk*), r.o. 26-29; Van Dam 2013, p. 435.

22. Zie voor enkele uitzonderingen Rb. Amsterdam 3 februari 1999, NJ 1999/621 (*Scholten/Sanquin Bloedvoorziening*) en Cour d'Appel Paris 23 september 2004, D. 2005. 1012.

23. Een vraag die dan wel nog rijst, is in hoeverre een producent verplicht is om zijn producten nadat die op de markt zijn gebracht, blijvend te laten voldoen aan de 'stand van de techniek', althans zijn afnemers te informeren over het niet langer confirmeren aan bepaalde veiligheidsstandaarden.

24. L. Butcher & T. Edmonds, 'Automated and Electric Vehicles Act 2018', House of Commons Library Briefing Paper, no. CBP 8118, 15 augustus 2018, te downloaden via <http://researchbriefings.files.parliament.uk/documents/CBP-8118/CBP-8118.pdf> (laatst geraadpleegd op 11 maart 2020), hierna: Briefing Paper.

25. Briefing Paper, p. 3.

26. Art. 2 lid 7 AEVA.

27. Zie Briefing Paper, p. 10.

28. In Nederland zijn er ook verplichte verzekeringen: een voertuigeigenaar dient het voertuig te verzekeren op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen.

29. Briefing Paper, p. 3; 5-6.

30. De geparafraseerde vertaling van de alhier benoemde artikelen is van de hand

van de auteur, de originele teksten zijn te zien via www.legislation.gov.uk/ukpga/2018/18/part/1/enacted.

31. Dat ook *gedeeltelijke* veroorzaking van een ongeluk tot toepasselijkheid leidt van de AEVA-regeling, volgt uit art. 8 lid 3 onder b AEVA.

32. Automated vehicles zijn voertuigen die ontworpen of aangepast zijn om in ten minste een aantal situaties of onder bepaalde omstandigheden in staat te zijn zichzelf op een veilige manier te besturen, zo blijkt uit art. 1 lid 1 onder a AEVA. De Secretary of State moet een lijst bijhouden waarop AV's die de weg op mogen worden vermeld.

33. 'Zichzelf besturen' wil zeggen dat de AV zich in een modus bevindt, waarin deze niet wordt beheerst ('controlled'), en ook niet gecontroleerd ('monitored') hoeft te worden door een individu, zo blijkt uit art. 8 lid 1 onder a AEVA.

34. Voertuigen van lokale autoriteiten, politie of bijv. de National Health Service zijn uitgezonderd van de verzekeringsplicht op grond van art. 144 van de Road Traffic Act 1988; zie ook de Explanatory Notes, p. 4.

35. Zie art. 2 lid 3 AEVA.

36. Dit volgt uit art. 2 lid 4 jo. art. 145(4)(b) Road Traffic Act 1988.

37. Art. 3 lid 1 AEVA.

38. Art. 3 lid 2 AEVA.

39. Dat wil denk ik zeggen: aanpassingen die door andere entiteiten dan het (zelflerende) voertuig/de producent worden doorgevoerd.

40. Art. 4 lid 1 onder a AEVA. Deze aansprakelijkheidsbeperking geldt, blijkens lid 2, niet voor zover de verzekerde en de polishouder niet dezelfde persoon zijn, en de verzekerde geen weet had van de betreffende aanpassingen in de software.

41. Dat zijn updates die tot onveiligheid van het voertuig leiden, zouden deze niet worden doorgevoerd, zo blijkt uit art. 4 lid 6 onder b AEVA.

42. Ibidem, sub b. Als een verzekeraar heeft betaald, terwijl hij ingevolge art. 4 lid 1 niet aansprakelijk was, vanwege verboden software-aanpassingen of niet doorgevoerde updates, heeft de verzekeraar ingevolge lid 4 een regresrecht op degene die de betreffende software-aanpassingen deed of naliet het systeem te updaten – voor zover dat althans voorzien is in de polisvoorwaarden, en – waar het gaat om verboden software-aanpassingen, de betreffende persoon wist van het bestaan van het verbod om die aanpassingen door te voeren (lid 5).

43. Die vaststelling kan ex lid 2 plaatsvinden middels een a) een rechterlijke uitspraak; b) arbitrale uitspraak; of c) een afdwingbare contractuele afspraak.

44. Art. 5 lid 1 AEVA. Mocht een eventueel regres door de verzekeraar of AV-eigenaar tot een hogere vergoeding leiden dan die in eerste instantie is betaald aan het slachtoffer conform de schade-vaststelling, is de verzekeraar of de AV-eigenaar jegens het slachtoffer aansprakelijk voor het overschot (lid 3).

45. Dit voorbeeld wordt ook gegeven in de

Briefing Paper, p. 10.

46. J. Marson, K. Ferris & J. Dickinson, 'The Automated and Electric Vehicles Act Part I and Beyond: A Critical Review', *Statute Law Review* 2019, vol. XX, nr. XX, p. 1-22, doi:10.1093/slr/hmz021 (hierna: Marson, Ferris & Dickinson 2019), p. 17-19.

47. R. Jones, 'The Automated and Electric Vehicles Act 2018 – six months on, is it fit for purpose?', *Roydswithyking.com*, 13 februari 2019, via www.roydswithyking.com/the-automated-and-electric-vehicles-act-2018-six-months-on-is-it-fit-for-purpose/ (laatst geraadpleegd op 11 maart 2020).

48. Ibidem; zie ook L. Clinch & J. Chamberlayne, 'The unanswered questions following the Automated and Electric Vehicles Act 2018', *Stewartslaw.com*, 17 oktober 2018 (hierna: Clinch & Chamberlayne 2018), via www.stewartslaw.com/news/unanswered-questions-following-automated-electric-vehicles-act-2018/ (laatst geraadpleegd op 11 maart 2020); en Marson, Ferris & Dickinson 2019 p. 11.

49. Zie Marson, Ferris Dickinson 2019, p. 14-18; Clinch & Chamberlayne 2018. Vragen die worden geponerd zijn onder andere wanneer sprake is van het 'niet passend' zijn van het inschakelen van de zelfrijdende modus, en hoeveel technologische kennis van voertuigeigenaren verondersteld wordt om te kunnen beoordelen of een veiligheidsupdate al dan niet kritisch is.

claims.⁵⁰ De verweermiddelen (eigen schuld en het onrecht ingeschakeld zijn van de autonome modus, eventueel ook het onregelmatig aanpassen van de software en het nalaten om veiligheidsupdates uit te voeren) vereisen wél een grondiger analyse van de omstandigheden van het geval. Het lijkt mij terecht dat de bewijslast in dezen belegd is bij de wederpartij van het slachtoffer, nu een verzekeraar beter geëquipeerd zal zijn om de benodigde informatie te achterhalen.

Mijns inziens kan het AEVA-regime als model worden gebruikt voor het oplossen van de eerder geschetste problemen.⁵¹ Dogmatisch zou het uiteraard wel fraaier zijn om een probleem dat is ontstaan vanwege het 'verouderen' van een bepaalde regeling, op te lossen binnen de desbetreffende regeling. Ook komt aanpassing van de regeling op Europees niveau de rechtszekerheid ten goede, en dient mijns inziens te worden voorkomen dat er een lappendeken van verschillende oplossingen ontstaat binnen de Europese Unie. Aanpassing van het Europese productaansprakelijkheidsregime lijkt echter op de korte termijn niet voor de hand liggend, zo lijkt althans de conclusie van de meest recente evaluatie van de Richtlijn.⁵² Die evaluatie beveelt aan dat herziening moet worden overwogen aangaande de bewijslastverdeling die 'uit

Voorkomen dient te worden dat er een lappendeken van verschillende oplossingen ontstaat binnen de Europese Unie

balans' kan worden gebracht door bepaalde nieuwe technologieën.⁵³ Ook moet worden bekeken of de huidige Richtlijn-concepten zoals 'gebrek', 'product', 'producent' en 'schade' aanpassing behoeven in het licht van opkomende technologieën.⁵⁴ Verder onderzoek daarnaar is aangekondigd maar herziening lijkt nog ver weg.⁵⁵ Intussen schrijdt de technologie voort, en moeten problemen die daardoor voor slachtoffers van AV-ongelukken worden veroorzaakt, adequaat het hoofd worden geboden. Daarvoor is een verzekeringssysteem naar model van de AEVA nader onderzoek waard, waarbij het aanbeveling verdient om een dergelijk systeem in één keer, op gelijke wijze uit te rollen binnen de gehele Europese Unie, ook na Brexit. •

50. Zie (ook voor andere voor- en nadelen van een 'no-fault insurance' voor zelfrijdende auto's): Engelhard & De Bruin 2018, p. 90-91. Het nadeel van de onterechte claims zou overigens ook kunnen gelden bij het optuigen van een 'schadefonds' als mogelijk ander alternatief voor het AEVA-regime.

51. Dat neemt niet weg dat waar er nu nog

onduidelijkheden zijn (zie het slot van onderdeel 3 hierboven), die zoveel mogelijk moeten worden weggenomen.

52. Zie de meest recente evaluatie van de Richtlijn op dit punt (Report from the Commission to the European Parliament, the Council and the European Economic and Social Committee, on the Application of the

Council Directive on the approximation of the laws, regulations, and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products (85/374/EEC) {SWD(2018) 157 final} {SWD(2018) 158 final}, COM(2018), via <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2018:246:FIN>, (hierna:

Evaluatie 2018), voor het laatst geraadpleegd 11 maart 2020.

53. Zie Evaluatie 2018, p. 8-9.

54. Ibidem, p. 10.

55. Zie ook Engelhard & De Bruin 2018, p. 101.